

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 30 (2017)
Heft: [6]: Frauenfeld

Artikel: Den Verkehr bändigen
Autor: Michel, Suzanne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730989>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

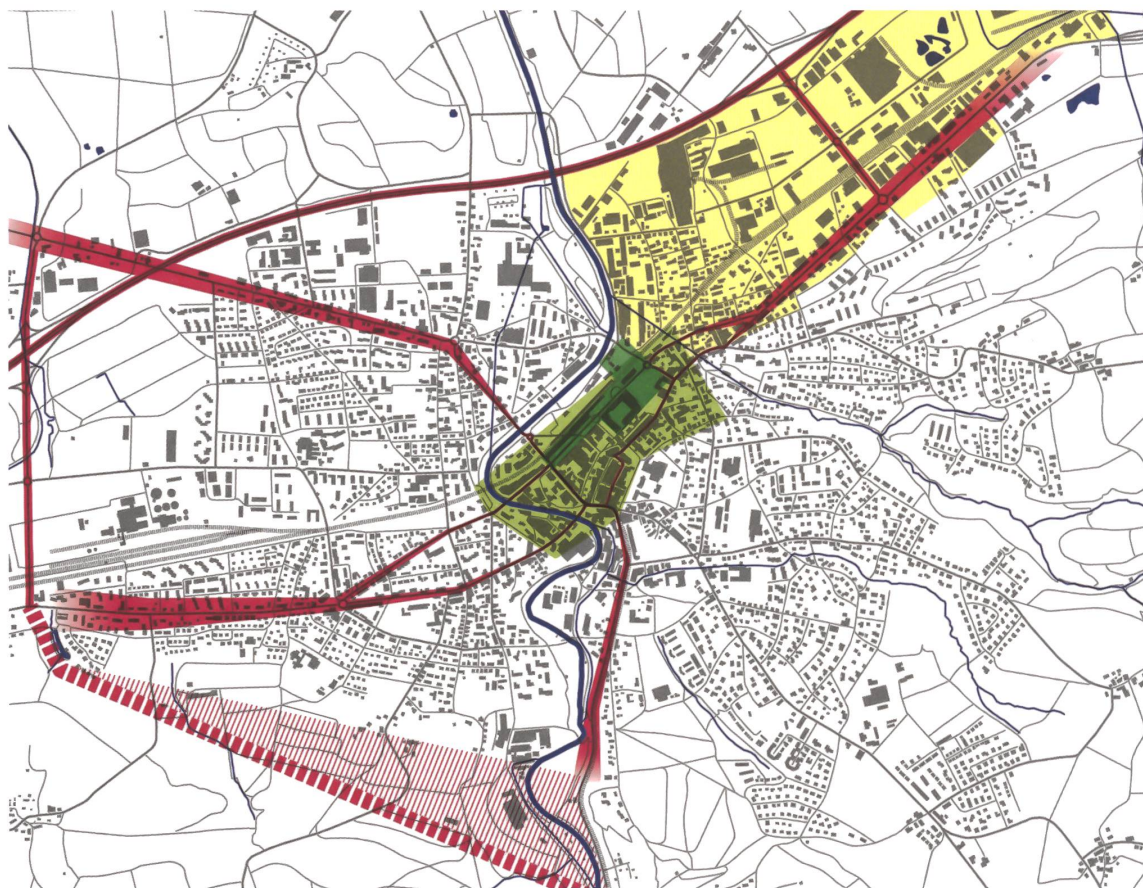
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



**Frauenfeld 2030:
Schlüsselprojekte**
 ■ Stadtentlastung
 ■ Bahnhof Plus
 ■ Innenstadt
 ■ Langdorf

Den Verkehr bändigen

Frauenfeld hat Verkehrsprobleme. Ob und wann die diskutierte Umfahrungsstrasse gebaut wird, ist ungewiss. Vorerst soll ein Mobilitätskonzept Abhilfe schaffen.

Text:
Suzanne Michel
Visualisierung:
C2F

Die Tour mit Stadtgenieur Thomas Müller zu den Brennpunkten der Verkehrsführung in Frauenfeld beginnt bei einem ›Jahrhundertbauwerk‹. «Der erste unterirdische Kreisel Europas und in seiner spezifischen Anlage auch der erste der Welt», so heisst es in der Broschüre zur Eröffnung im Jahr 1999, liegt unter dem Bahnhofplatz.

Müller muss laut sprechen. «Heute würde das wohl nicht mehr so realisiert», sagt er und zeigt am Kreisel auf die direkte Einfahrt in die Einstellhalle des benachbarten Einkaufszentrums. Samstags kommt es häufig vor, dass die Einkaufenden Rückstau auf den Kreisel produzieren. Trotzdem: Es hat schon etwas Verlockendes, den Autoverkehr unter den Boden zu verbannen, der Bahnhofplatz

gehört seither dem öffentlichen Verkehr und den Fussgängern. Dennoch: Das Auto ist im Kanton Thurgau und in Frauenfeld bei Weitem das wichtigste Verkehrsmittel. Die Bevölkerung wächst kräftig, der Autoverkehr noch mehr. In Frauenfeld stecken die Stadtbusse und Postautos am Mittag und am Abend im Stau fest und verpassen teilweise ihre Anschlüsse am Bahnhof. Für Autofahrende beträgt der Zeitverlust in der Hauptverkehrszeit am Abend auf der Stadtdurchfahrt zwar nur rund vier Minuten. «Verglichen mit anderen Städten scheint das harmlos», sagt der Stadtgenieur. «Aber verglichen mit den Verhältnissen vor zehn Jahren hat sich die Situation verschlechtert.» Velo fahren ist neben dem dichten Verkehr ungemütlich, flanieren und einkaufen ebenso. Die Verkehrsprognosen verheissen nichts Gutes. Jahr für Jahr soll der Verkehr in der Region um ein Prozent zunehmen. Wie soll Frauenfeld das bewältigen?

Eine Umfahrungsstrasse, Stadtentlastung genannt, soll es richten. Wie vielerorts verspricht man sich auch in Frauenfeld von einem Tunnel die beste Lösung. Allerdings beginnt und endet auch eine Umfahrungsstrasse mit einem Tunnel irgendwo an einer schon bestehenden Strasse. Entlastet man die Innenstadt, droht anderen, angrenzenden Quartieren Mehrverkehr.

Kurzer Tunnel, langer Tunnel

2007 kam ein erstes Projekt für eine zentrumsnahe Umfahrungsstrasse mit Tunnel zur Abstimmung und wurde von der Frauenfelder Stimmbevölkerung knapp abgelehnt. Die Vorlage für eine Kostenbeteiligung von 11,5 Millionen Franken scheiterte am Widerstand der Quartiere, die mehr Verkehr abbekommen hätten. Wenige Jahre später folgte ein neuer Anlauf. Der Kanton Thurgau und die Stadt Frauenfeld nahmen ein neues Projekt für eine Stadtentlastung in das Agglomerationsprogramm Frauenfeld auf und reichten es 2011 beim Bund zur Mitfinanzierung ein. Diesmal eine zentrumsfernere Linienführung abseits von Wohnquartieren, rund 2,5 Kilometer lang und grösstenteils in einem Tunnel. Geschätzte Kosten: 220 bis 290 Millionen Franken. Das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) gab dem Vorhaben die Priorität C: Grundsätzlich attestierte das ARE zwar einen hohen Nutzen, es stufte das Projekt aber als zu teuer und damit unrealistisch für eine kleinere Agglomeration mit vergleichsweise geringen Verkehrsproblemen ein.

Die weiträumige Stadtentlastung ist damit für einige Jahre vom Tisch. Kanton und Stadt prüfen nun erneut stadtnahe Linienführungen. Im Vordergrund steht wieder eine Tunnellösung, diesmal mit Kosten in der Grössenordnung von maximal 80 bis 100 Millionen Franken.

Die Frauenfelder dürfen frühestens ab 2030 mit weniger Verkehr im Stadtzentrum dank Stadtentlastung rechnen. Um bis dahin Abhilfe zu schaffen, hat der Stadtrat in Absprache mit dem Regierungsrat ein Mobilitätskonzept verabschiedet. Es postuliert, dass der Autoverkehr nur noch minimal zunehmen darf. Der zusätzliche Verkehr soll rund zur Hälfte mit Bus und Zug und zur anderen Hälfte mit dem Velo bewältigt werden. Stadttingenieur Thomas Müller plant dazu markante Verbesserungen im Angebot der Stadtbusse. Die Velos sollen analog zum neuen regionalen Radweg in Ost-West-Richtung eine neue Hauptverbindung in Nord-Süd-Richtung erhalten.

Brennpunkt Tower-Kreisel

Das Mobilitätskonzept sieht vor, in den kommenden zehn Jahren fünf Hauptstrassenabschnitte umzugestalten. Nun fahren wir im erdgasbetriebenen Dienstwagen des Amtes für Tiefbau und Verkehr Richtung Osten, hinaus aus der Altstadt durch das Quartier Langdorf, vorbei an Gewerbebetrieben, Fastfoodrestaurants mit Drive-in-Theke, Fachmärkten, Garagen und eine paar verloren wirkenden Wohngebäuden bis zum Tower-Kreisel. Der ist oberirdisch. Doch auch da, beim silbergrauen Büroturm mit China-Restaurant, muss Thomas Müller die Stimme erheben. 24 000 Fahrzeuge brausen täglich hier vorbei. Die Zürcherstrasse Ost ist die am stärksten belastete Einfallachse Frauenfelds. Sie wird als Erstes umgestaltet.

Weil die Strasse recht breit ist, dürfte das verhältnismässig einfach sein. Der Stadttingenieur zeigt zurück Richtung Stadtzentrum: Neu sollen die Busse an Haltestellen auf der Fahrbahn statt in Busbuchten halten. Das sichert ihnen ein besseres Vorankommen und mehr Fahrplanstabilität. Auch die Autos sollen zügiger vorankommen. Heute verursachen linksabbiegende Fahrzeuge oft einen Rückstau. Wenn künftig eine neue Mittelzone als War-

terium dient, hat der Verkehr daneben freie Fahrt. Für Velostreifen soll es weiterhin Platz haben. Das Projekt ist wichtig für die Stadt. Der Kanton will die Siedlungsentwicklung auf die Regionalzentren konzentrieren. Frauenfeld hat das Gebiet Langdorf als einen Schwerpunkt dafür erkoren. Es soll bis 2050 markant verdichtet werden. Wohnraum für rund 6500 Menschen, mehr als 10 000 Arbeitsplätze und 73 000 Quadratmeter Einkaufsflächen sind vorgesehen – rund doppelt so viele wie heute. Die Nutzung und Verdichtung ist etappenweise geplant und wird mit den Ausbausritten der Verkehrsinfrastruktur verknüpft. Langdorf soll attraktive Fuss- und Velowege erhalten, eine zweite, von der Zürcherstrasse Ost unabhängige Quartierzufahrt und – auf der Thurtallinie der SBB – eine S-Bahn-Haltestelle. Die Ziele sind ehrgeizig: Heute wird für rund 90 Prozent der Fahrten ins Langdorf das Auto benutzt, im Endzustand soll noch jede zweite Fahrt mit dem Auto erfolgen.

Keine Gratisparkplätze mehr im Stadtkern

Nun gehts durch die von Altstadthäusern gesäumte, enge Vorstadt zurück ins Stadtzentrum an die breitere Promenade mit Platanen und Kastanien, Parkplätzen und Strassencafés. Promenade und Vorstadt stehen längerfristig zur Umgestaltung auf dem Programm, zusammen mit der St. Gallerstrasse und der Rheinstrasse mit dem Rathausplatz. Die Ausgangslage ist verzwickelt. Die Strassenräume sind eng und vom Autoverkehr dominiert. Mehr Bus- und Veloverkehr bedeutet normalerweise die Bevorzugung von Bussen an Ampeln, separate Busspuren und Radstreifen – kurz gesagt: mehr Platz für Busse und Velos. Das Mobilitätskonzept betont mehrfach, dass die «heutigen Verkehrskapazitäten und Durchfahrtszeiten für den motorisierten Individualverkehr jederzeit gewährleistet sein sollen». Wie passt das zusammen? Und macht der Kanton mit? Weil es sich um Staatsstrassen handelt, liegt die Hauptverantwortung beim kantonalen Tiefbauamt. Thomas Müller sagt dazu diplomatisch: «Natürlich steht für den Kanton eher der Verkehrsfluss im Vordergrund, während für uns auch die Stadträume wichtig sind. Aber letztlich ist man aufeinander angewiesen. Schliesslich beteiligt sich die Stadt ja auch an den Kosten.» Fakt ist: Nicht nur der Stadtrat, auch der Kanton hat zum Mobilitätskonzept Ja gesagt. Das Umsetzungsprogramm gibt die Richtung vor. Für Thomas Müller ist das die Hauptsache.

Zurzeit erledigt Frauenfeld die seit Längerem anstehenden Hausaufgaben. Auf den zentralen, öffentlichen Parkplätzen führt die Stadt flächendeckend Parkgebühren ab der ersten Minute ein. Am Bahnhof sind bereits zusätzliche Veloabstellplätze entstanden, und bisherige Fahrverbote für Velofahrende werden aufgehoben. Bei der Umgestaltung der Freie-Strasse wird sich ein erstes Mal weisen, wie klar der Stadtrat das Mobilitätskonzept umsetzen will und kann. Die hübsche Altstadtgasse könnte noch deutlich gewinnen, wenn die Parkplätze aufgehoben und in eine nahe gelegene neue Einstellhalle verlagert würden.

Die eigentliche Nagelprobe wird das Buskonzept 2030 sein. Bis 2019 sollen alle fünf Stadtlinien im Viertelstundentakt fahren und am Abend länger unterwegs sein als heute. Das Liniennetz wird punktuell ergänzt. Ein zweiter Ausbauschnitt soll den 10-Minuten-Takt bringen. «Das erfordert allerdings beträchtliche Investitionen in den Fahrzeugpark, in die Haltestellen am Bahnhofplatz und in ein neues Busdepot», sagt Müller. Dann wird sich zeigen, ob am Mobilitätskonzept und seinen ehrgeizigen Zielen festgehalten wird. Oder ob ein Tunnel als nächstes Jahrhundertbauwerk die Probleme lösen soll. ●